

0-785126

На правах рукописи



Мацук Александр Михайлович

**РЕАЛИЗАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В
РЕГИОНАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ В СЕРЕДИНЕ 1930-х – НАЧАЛЕ
2000-х гг.**

(на материалах Республики Коми)

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

**Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук**

Екатеринбург – 2010

Работа выполнена на кафедре истории России,
этнографии и археологии
ГОУ ВПО «Сыктывкарский государственный университет»

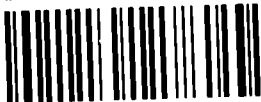
Научный руководитель: кандидат исторических наук,
доцент Котов Петр Павлович

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, доцент
Гягиева Анна Капитоновна

кандидат исторических наук,
доцент Шведов Владислав
Витальевич

Ведущая организация: ГОУ ВПО «Московский
университет Министерства
внутренних дел Российской
Федерации»

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КГУ



0000730111

Защита состоится «1» сентября 2010 г. в 13.00 час. на заседании
Диссертационного совета Д 004.011.01 по защите докторских и
кандидатских диссертаций при Учреждении Российской академии
наук Институт истории и археологии Уральского отделения РАН по
адресу: 620026, г. Екатеринбург,
ул. Р. Люксембург, 56.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Учреждения
Российской академии наук Институт истории и археологии Уральского
отделения РАН.

Автореферат разослан «25» октября 2010 г.

Ученый секретарь
Диссертационного совета
д-р ист. наук

Е.Г. Неклюдов

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

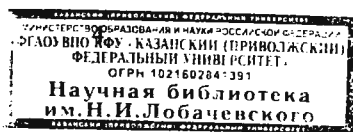
Актуальность темы. В отечественной исторической науке одним из приоритетных направлений является изучение социально-экономической политики российского государства. Среди многочисленных аспектов внутренней социально-экономической политики значительное место занимает политика, направленная на сохранение жизни и здоровья россиян. В рамках этого направления государство развивало здравоохранение, народное образование, стремилось благоустроить бытовые условия жизни людей. Одним из аспектов этого направления является политика государства в области безопасности дорожного движения. Данный аспект социально-экономической политики государства вытекает из процесса модернизации страны, в частности из таких его составляющих, как индустриализация и урбанизация. Массовая автомобилизация страны привела к тому, что эта проблема стала достаточно острой и с течением времени только обостряется, несмотря на принимаемые меры. В последние годы на дорогах нашей страны ежегодно погибает около 30 тысяч человек. Однако эта цифра была бы многократно большей, если бы безопасность дорожного движения не являлась одной из приоритетных задач государства.

Безопасность дорожного движения зависит от многочисленных факторов, включающих в себя развитие и состояние сети дорог, техническое состояние автомобильного транспорта, поведение участников дорожного движения, а также наличие специального органа исполнительной власти, отвечающей за реализацию данного направления политики и эффективность работы данного органа.

В советский и постсоветский периоды истории нашей страны таким специальным органом являлась Государственная автомобильная инспекция (ГАИ), с 1998 г. – ГИБДД. Именно изучению истории этого органа исполнительной власти одного из регионов Российской Федерации и деятельности его сотрудников по реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения и посвящена наша работа.

Развитие транспорта и сети автомобильных дорог в середине 1930-х – начале 2000-х гг. предопределило все возрастающую роль органов ГАИ как в стране в целом, так и в ее регионах. Организация дорожного движения, технический осмотр автомобильного транспорта, работа с водителями и населением по соблюдению ими правил дорожного движения способствует сокращению количества дорожно-транспортных происшествий. Это в свою очередь способствует развитию экономики, сохранению в работоспособном состоянии автотранспортного парка и защите жизни людей.

Несмотря на очевидную роль органов ГАИ в решении этих вопросов, в научной литературе история этой службы исследована пока недостаточно, хотя исторический опыт развития данной службы может подсказать пути решения современных задач сохранения народонаселения страны от дорожно-транспортных происшествий. К тому же условия развития инфраструктуры, складывавшиеся в разных регионах России, настолько отличаются между собой, что возникает весьма актуальная задача изучения истории этой специальной службы на материалах разных территорий страны, в том числе на материалах регионов, не обладающих транзитной системой дорог общегосударственного значения, с незначительно развитой дорожной сетью по сравнению с масштабами территории. К таким территориям



относится и Республика Коми. Свидетельством актуальности изучения данной темы на материалах республики является также то, что история данного подразделения ГАИ практически не подвергалась исследованию.

Объектом исследования является история безопасности дорожного движения в региональных условиях Российской Федерации.

Предметом исследования является эволюция государственной политики в области безопасности дорожного движения, включая создание и развитие органов исполнительной власти, посредством которых такая политика претворялась в жизнь; процесс создания и развития системы ГАИ – ГИБДД, через которую осуществлялась реализация этой политики, в национальном регионе России – Республике Коми; деятельность службы ГАИ – ГИБДД и ее значение для развития региона.

Хронологические рамки диссертационного исследования – середина 1930-х – начало 2000-х гг. В рассматриваемый период изучаемая служба ГАИ – ГИБДД была создана, прошла длительный путь развития, претерпела ряд эволюционных изменений своей структуры и исполняемых функций. Начальная дата исследования объясняется моментом создания службы ГАИ (1935 г. – в системе ЦУДОТГАНС, 1936 г. – перевод в систему НКВД). Конечная дата исследования (начало 2000-х гг.) объясняется необходимостью анализа становления и функционирования новой системы ГИБДД (создана в 1998 г.).

Территориальные рамки исследования определяются расположением органов службы ГАИ – ГИБДД на территории современной Республики Коми.

Степень изученности темы. В целостном виде государственная политика правительства России (СССР, РФ) не исследована. Нами выявлена всего одна работа Г.П. Рифицкого¹, в которой автор изучает развитие автомобильного и дорожного комплекса страны и влияние этого комплекса на безопасность движения, уделяя значительное внимание показу роли милиции в этом вопросе. Автор исследует проблему на материалах России в 1917–1945 гг.

Несмотря на то, что службу безопасности дорожного движения (ГАИ – ГИБДД), через которую государство реализует свою социально-экономическую политику в данной сфере можно отнести к категории одной из наиболее часто контактирующих с населением, а также, несмотря на то, что ее роль с каждым годом возрастает из-за постоянного увеличения количества транспортных средств, история данной структуры долгое время не исследовалась вообще. Лишь в конце 1960-х – начале 1980-х гг. были опубликованы первые книги, выпущенные в помощь сотрудникам ГАИ². На рубеже 1970–1980-х гг. появляются популярные книги, адресованные в первую очередь водителям. В них разъясняются правила дорожного движения, разбираются наиболее типичные ситуации на дорогах³. С конца 1970-х гг. появляются работы юристов, посвященные отдельным аспектам

¹ Рифицкий Г.П. Автомобильно-дорожный комплекс России и безопасность движения. М., 1997.

² Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. М., 1969; Шахриманьян И.К. Деятельность органов внутренних дел по пропаганде безопасности дорожного движения. М., 1979; Совершенствование системы учета дорожно-транспортных происшествий и повышение эффективности правоприменительной деятельности ГАИ: сб. науч. тр. М., 1980.

³ Афанасьев М.Б. Водителю о дорожном движении. М., 1980; Извозчиков Е.М. Внимание: автомобили! 2-е изд., доп. Куйбышев, 1981; См., напр.: Дороги, машины, люди. Вильнюс, 1982. Кн.8; Кн.9; 1984. Кн.11.

проблемы безопасности дорожного движения⁴. Эти работы в настоящее время могут использоваться, в определенной степени, в качестве источника, поскольку в них отражалась деятельность сотрудников ГАИ того периода, определено место ГАИ в системе безопасности дорожного движения.

В 1982 и 1983 гг. изданы первые научно-популярные работы по истории ГАИ⁵. Заслуга авторов этих работ заключалась в том, что они впервые показали тяжелый повседневный труд госавтоинспекторов. В 1986 г. вышло капитальное историко-юридическое исследование В.Т. Низамова и Г.П. Рифицкого⁶. Авторы впервые показали процесс становления службы по обеспечению безопасности дорожного движения в довоенный период.

Вторая половина 1990-х – начало 2000-х гг. стали временем создания обобщающих научно-популярных работ по истории ГАИ, в которых впервые были показаны все исторические периоды зарождения и функционирования службы по обеспечению безопасности дорожного движения. Несмотря на различный объем они, с разной степенью подробности, рассказывают о действиях полиции царских времен и милиции первых лет советской эпохи по регулированию дорожного движения в столицах и других крупных

⁴ Грачев А.Н. Административные проступки в дорожном движении и их профилактика органами внутренних дел: дис. канд. юр. наук. М., 1978; Белодедов А.М. Исследование аварийности и повышения безопасности дорожного движения в Ленинграде и области: дис. канд. юр. наук. Л., 1979; Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. Изд. второе, переработ. и доп. М., 1983; Гаранин В.В. Обеспечение безопасности дорожного движения в предвоенные годы: историко-правовой аспект: автореф. дис. ... канд. юр. наук. СПб., 2001; Войтенков Е.А. Организационно-правовые основы деятельности МВД СССР по обеспечению безопасности дорожного движения во второй половине 60-х – середине 80-х гг. XX в.: автореф. дис. ... канд. юр. наук. М., 2006.

⁵ Татаринцов В.Ф. Знакомьтесь, ГАИ: в борьбе за безопасность дорожного движения. Ижевск, 1982; Сегодня происшествий нет: страницы истории ГАИ Волгоградского облисполкома. Волгоград, 1983.

городах страны. Авторы приводят данные о создании ГАИ, развитии данной службы (как ее центрального аппарата, так и некоторых областных подразделений от 1930-х до конца 1980-х гг.). В работах повествуется об изменениях, произошедших в ГАИ – ГИБДД в постсоветский период. В книгах приводятся выдержки из нормативных документов, приказов по МВД и прочие подобные материалы. Работы снабжены иллюстративным материалом. В большинстве своем эти книги были выпущены в свет к 60-летию и к 65-летию ГАИ – ГИБДД в 1996 и 2001 гг.⁷ По проблемам, связанным с безопасностью дорожного движения в России в историко-юридическом аспекте продолжает работать Г.П. Рифицкий⁸.

Обобщающие работы дают картину истории ГАИ, которая, безусловно, нуждается в дополнении посредством проведения региональных исследований. Такие исследования стали проводиться с начала 1990-х гг. В 1992 г. была издана книга по истории ГАИ Подмоскovie⁹. В 1996 г., к 60-летию ГАИ, были опубликованы несколько книг, в том числе сборники документов и воспоминаний ветеранов ГАИ¹⁰, а также труды по истории ГАИ некоторых субъектов Федерации (ГАИ Санкт-Петербурга и Ленинградской области,

⁶ Низамов В.Т., Рифицкий Г.П. Деятельность милиции РСФСР по обеспечению безопасности дорожного движения (1917 – июнь 1941 гг.). Орел, 1986.

⁷ История ГИБДД (ГАИ) России. 1990–2001 гг. / сост. М.П. Афанасьев и др. под общ. ред. В.А. Федорова / Российская милиция. Вып. 2. СПб., 2001; Афанасьев М.Б., Кочетов Л.А., Россинский Б.В. и др. История ГАИ / под ред. В.А. Федорова. М., 1996; Суковичев В.И. ОРУД ГАИ – ГИБДД. Краткая история службы. М., 2001; и др.

⁸ Рифицкий Г.П. Безопасность дорожного движения в России: история и современность. М., 2005.

⁹ Арнаутов Н., Ивакин Н. Часовые дорог Подмоскovie. М., 1992.

¹⁰ Суровые перекрестки: воспоминания ветеранов столичной автоинспекции / сост. А.С. Кузнецов, ред. С.В. Коркин. М., 1995; ГАИ 60 лет: История. Воспоминания. Очерки / авт.-сост. Н.А. Искрина, И.С. Храпов. М., 1996.

республик Саха (Якутия) и Чувашия, Кемеровской области)¹¹, в 2000–2001 гг. – к 65-летию ГАИ – книги об истории ГАИ Курганской, Челябинской, Пермской, Омской, Ивановской, Нижегородской, Ленинградской областей и Санкт-Петербурга¹². Данные труды интересны тем, что они готовились журналистами в содружестве с ветеранами ГАИ. Для этих трудов характерна излишняя эмоциональность и перегруженность книг очерками об отдельных ветеранах и действующих сотрудниках ГАИ. Необходимо отметить как позитивную черту региональных сочинений их большую конкретность.

Следует отметить, что разработка истории ГАИ – ГИБДД, как научной проблемы пока не является предметом интереса ученых-историков. В то же время, в определенном смысле поставленная проблема начала разрабатываться.

Таким образом, в стране в целом и в ряде регионов, в частности, началось изучение истории ГАИ – ГИБДД. Степень изученности конкретной истории ГАИ в регионах разная, чаще всего находящаяся на начальной стадии развития, которая, несомненно,

¹¹ Государственная автомобильная инспекция Санкт-Петербурга и Ленинградской области. СПб., 1996; Государственная автомобильная инспекция: Республика Саха (Якутия), 1936–1996 / авт.-сост. Ю.Г. Кужлин, Т.О. Соколова. Якутск, 1996; ГАИ Чувашин: люди, цифры, факты / сост. Н.М. Журавлев и др. Чебоксары, 1996; ГАИ Чувашин. Чебоксары, 1996; Берлинтейгер Б., Кладчихин В., Ляхов И. Такая у нас работа: ГАИ Кузбасса. Кемерово, 1996.

¹² ГАИ – судьба моя: сборник очерков о ГАИ – ГИБДД Курганской области. 1936–2001 / лит. обраб. В.А. Волкова. Курган, 2001; Гос ударственная инспекция безопасности дорожного движения Челябинской области, 1936–2001. Челябинск, 2001; Гашева Н., Михайлюк В. Страна 59: книга об истории ГИБДД ГУВД Пермской области. Пермь, 2000; Не знает дорога покоя...: милицеская летопись омичей. История ГИБДД УВД Омской области / сост. А.Г. Гнеушев, О.Ю. Васина, лит. обраб. А.Э. Лейфера. Омск, 1999; ГАИ – ГИБДД УВД Ивановской области 65 лет: очерки истории / авт.-сост. С.А. Моисеев, А.А. Данилов. Иваново, 2001; Государственная автомобильная инспекция: Санкт-Петербург и Ленинградская область: (65 лет: (2-е изд., перераб. и доп.). СПб., 2001; Государственная инспекция безопасности дорожного движения: Санкт-Петербург

продвигается вперед. История данной службы во многих регионах страны все еще остается неохваченной работами монографического характера. Не является исключением и история ГАИ – ГИБДД Республики Коми, до последнего времени не затронутая исследователями. Имеются лишь отдельные факты в работах общего плана¹³, хотя определенный интерес к этой теме проявился, особенно в газетных публикациях.

Цель и задачи. Цель исследования заключается в изучении генезиса государственной политики в области безопасности дорожного движения и процесса становления и развития службы ГАИ – ГИБДД, как ядра советской и постсоветской системы обеспечения безопасности движения, в Республике Коми в период с середины 1930-х гг. по начало 2000-х гг.

Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

- определить этапы и приоритеты развития государственной политики в области безопасности дорожного движения, обозначить органы исполнительной власти, через которые осуществлялось выполнение этой политики (служба безопасности дорожного движения);
- определить особенности и этапы становления службы безопасности дорожного движения в России и Республике Коми;
- рассмотреть историю создания центрального (республиканского) органа ГАИ – ГИБДД, городских подразделений

и Ленинградская область: (К 65-летию юбилею). СПб., 2001; Лобанов Д.А. История службы ГИБДД: от Петра Великого до наших дней. Нижний Новгород, 2001; и др.

¹³ История Сыктывкара. Сыктывкар, 1980; Историческая хроника. Республика Коми с древнейших времен. Сыктывкар, 2002; История Коми с древнейших времен до конца XX века. Сыктывкар, 2004. Т. 2. и др.

службы и развитие структуры ГАИ – ГИБДД в сельских районах Республики Коми;

– осветить эволюцию функций службы ГАИ – ГИБДД в Республике Коми;

– проанализировать влияние деятельности ГАИ – ГИБДД на формирования правовой культуры населения Республики Коми; выявить специфические аспекты работы службы ГАИ – ГИБДД.

Источники. Источниковая база исследования представлена комплексом разнообразных источников. В основу анализа источников положена их классификация, предложенная коллективом авторов учебника «Источниковедение новейшей истории России: теория, методология, практика»¹⁴. При подготовке диссертации использовались законы и нормативные акты, делопроизводственная документация, статистические источники, периодическая печать и источники личного происхождения.

Нами были использованы такие законодательные акты как указы царствующих особ и Сената Российской империи, касающиеся безопасности дорожного движения. Мы использовали Конституцию страны (СССР, РСФСР, РФ), постановления Совета Народных Комиссаров, Совета Министров СССР и РСФСР, указы Президента Российской Федерации и законы Российской Федерации (федеральные законы) (например, закон «О милиции» (Закон СССР от 18.04.1991 г., дополнения и уточнения в 1993 и 1997 гг.), «О безопасности дорожного движения» (Закон РФ от 10.12.1995 г.); указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Российской Федерации» и др.). В

¹⁴ Источниковедение новейшей истории России: теория, методология, практика: учебник / А.К. Соколов, Ю.П. Бокарев, Л.В. Борисова и др. под ред. А.К. Соколова. М., 2004.

этих законодательных актах были прописаны все права и обязанности сотрудников ГАИ – ГИБДД.

В диссертации использованы такие нормативные подзаконные акты как Положения о ГАИ 1936, 1963, 1978 гг., утвержденные постановлениями Правительства СССР и Положение о ГИБДД 1998 г., утвержденное Указом Президента РФ, а также Правила дорожного движения, утвержденные постановлениями Правительства СССР, РФ.

Делопроизводственная документация, составившая основную базу диссертационного исследования, представлена: нормативными документами, деловой перепиской, информационными документами, учетными документами и отчетными документами.

В работе использовались такие нормативные документы, как Положения о подразделениях ГАИ – ГИБДД, которые утверждались приказами Министра внутренних дел РСФСР, РФ, а также приказы Министра внутренних дел Коми АССР (РК) по изменению штатного расписания городских и районных подразделений внутренних дел. В отличие от Положений о ГАИ – ГИБДД, в которых подробно прописывались права и обязанности сотрудников данной специальной службы, вне зависимости от их реальной специализации, в Положениях о подразделениях ГАИ – ГИБДД содержались подробные наставления о том, что конкретно должен делать сотрудник именно этого подразделения. Так, в Положении о дорожно-патрульной службе подробно говорилось о том, как надо проводить патрулирование закрепленного участка; что делать в случае выявления нарушения водителями или пешеходами правил дорожного движения (ПДД); по какой форме должен быть оформлен протокол о нарушении ПДД; в каких случаях инспектор ДПС имеет право применить оружие и спецсредства и т.д. В Положении о подразделении технического

осмотра говорилось о порядке проведения и регистрации такого осмотра и о формах составляемых документов и т.д.

Деловая переписка между вышестоящими и нижестоящими подразделениями ГАИ – ГИБДД представляет собой, в основном, указания вышестоящих структур к конкретному сроку представить определенные отчеты, справки, материалы и сопроводительные письма руководителей нижестоящих структур при посылаемых затребованных документах. Гораздо обширнее эта группа делопроизводственной документации представлена в фондах органов местного самоуправления (райсоветов, горсоветов) и партийных органов (Коми обком, горкомы и райкомы КПСС).

Информационные документы, использованные в нашей работе, это докладные записки руководителей ГАИ руководителям Сыктывкарского городского Совета о положении дел в гаражах города и об использовании и техническом состоянии автомобильного транспорта в городе Сыктывкаре, а также письма руководителей ГИБДД МВД РК в адрес руководства Республики Коми с информацией о состоянии дорог и мостов в республике и о мероприятиях по обеспечению безопасности дорожного движения, которые желательно провести с привлечением (кроме ГИБДД) других республиканских министерств и ведомств.

Учетные документы представлены в основном карточками учета личного состава подразделений ГАИ – ГИБДД в республике. Они составляются на каждого сотрудника, принятого на работу. В карточке указаны фамилия, имя, отчество, дата и место рождения, паспортные данные, уровень образования на момент поступления на службу, изменения в служебном положении (указываются звания и должности) и в образовательном уровне сотрудника.

В работе широко использовались также отчетные документы. Это отчеты о работе подразделений и справки о выполнении планов работы. Данные отчеты представляют собой объемный документ, который по нормативам подразделяется на ежедневные, недельные, месячные, квартальные, полугодовые и годовые отчеты (например, республиканской (центральной) структуры ГАИ – ГИБДД перед Министром внутренних дел РФ по РК и Администрацией Главы Республики Коми; городских и районных подразделений – перед Министром внутренних дел РФ по РК и Администрацией конкретного района и города). Квартальные, полугодовые и годовые отчеты предоставляются как в МВД РК, так и в МВД РФ. Во всех отчетах имеются сведения об общей деятельности Дорожно-патрульной службы – выявлении правонарушений, учет дорожно-транспортных происшествий, задержание и доставка в УВД г. Сыктывкара правонарушителей за мелкое хулиганство, распитие спиртных напитков в общественных местах; о регистрации транспортных средств; о приеме экзаменов кандидатов в водители транспортных средств; о техосмотре транспортных средств; об угоне транспортных средств и о раскрытии данных преступлений. Деятельность всех служб расписывается в сравнении с плановыми показателями, или в сравнении с предыдущими отчетными периодами. В отчетах по кадровой службе имеются данные об общем количестве сотрудников с разбивкой на младший, средний и старший начальственный состав, рядовой состав и вольнонаемных, приводятся данные о достижениях и недостатках в работе каждого сотрудника. Справки о выполнении планов работ представляют собой сводные данные и различного рода справки по конкретным видам работы ГАИ в годы Великой Отечественной войны, а также справки, представленные сотрудниками

руководителям подразделений. Сюда относятся и справки комиссии по транспорту и связи Сыктывкарского Совета народных депутатов по различным вопросам их компетенции. Отчеты рисуют объективную картину повседневной работы службы ГАИ – ГИБДД. Эти документы изначально не предназначались для ознакомления с ними посторонних людей, поэтому там отмечаются все стороны деятельности как подразделений в целом, так и отдельных сотрудников, в частности.

В диссертации были широко использованы статистические источники (различные республиканские статистические сборники, как ежегодные, так и подготовленные к юбилеям республики) и периодическая печать (около 20 всесоюзных (российских) журналов («Автомобильная промышленность», «Автомобильный транспорт» и «За рулем») и республиканских и районных газет, выходящих, в том числе и на коми языке).

Источники личного происхождения представлены воспоминаниями ветеранов и действующих сотрудников ГАИ – ГИБДД. Все воспоминания записаны лично нами по составленной автором анкете-вопроснику. Всего было опрошено 50 человек, из них 20 – руководители центрального органа и городских подразделений, 15 – офицеры старшего начальственного состава, начальники структурных частей подразделений ГАИ – ГИБДД (капитаны – полковники), 15 – сотрудники младшего начальственного состава (прапорщики, старшины – старшие лейтенанты).

Диссертационная работа основана преимущественно на архивных материалах, извлеченных из более чем 20 фондов четырех отечественных архивов (Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ), Национальный архив Республики Коми (ГУРК «НАРК»), Отдел специальных фондов Информационного центра при

МВД Республики Коми (Архив МВД РК) и текущий архив Отдела ГИБДД УВД г. Сыктывкара. Подавляющее большинство документов впервые вводится в научный оборот. При выявлении архивных источников в архивах ГАРФ, ГУРК «НАРК» и текущем архиве Отдела ГИБДД УВД г. Сыктывкара применялся метод фронтального просмотра больших документальных комплексов. При выявлении архивных источников в архиве МВД Республики Коми применялась выработанная нами методика¹⁵.

Таким образом, по истории формирования и реализации государственной политики в сфере безопасности дорожного движения в России и истории ГАИ – ГИБДД Республики Коми имеется большой комплекс разнообразных источников. Они позволяют изучить поставленные вопросы достаточно полно и объективно.

Методология и методы. Теоретико-методологической базой диссертационного исследования стала теория модернизации с учетом ее региональных особенностей, наиболее полно объясняющая взаимодействие и взаимосвязь индустриализационно-урбанизационных процессов, политических и общественных изменений, и которая, по словам академика В.В. Алексеева «является наиболее надежным методологическим инструментом при изучении сложных процессов в экономике и социально-политической жизни»¹⁶. Благодаря применению данной теории, прослеживается связь развития политики государства в области безопасности дорожного движения с процессами индустриализации и урбанизации.

¹⁵ Мацук А.М. Изучение истории региональных правоохранительных органов XX в.: методика формирования источниковой базы // Вестник Российского университета дружбы народов: серия «История России». М., 2008. № 6. С. 147–152.

¹⁶ Алексеев В.В., Гаврилов Д.В. Металлургия Урала с древнейших времен до наших дней. М., 2008. С. 16.

Исследование базируется на принципах объективности, историзма, конкретно-исторического подхода, системного подхода и критического использования источников. В соответствии с принципом историзма политика правительства России в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также история ГАИ – ГИБДД Республики Коми рассматриваются в контексте соответствующего исторического фона, с учетом накопленных сведений о работе описываемой службы, содержащихся в различных источниках.

Для решения поставленных задач в работе использовались как общенаучные (анализ, синтез, описание, восхождение от конкретного к абстрактному и наоборот, классификация и типологизация и др.), так и специально-научные методы (периодизации, проблемно-хронологический, историко-сравнительный методы и др.). Широкое применение в исследовании получили статистические и математические методы исследования.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые изучена политика правительства страны в области безопасности дорожного движения. Определена ее периодизация, выявлены исполнительные органы, через которые проводилась указанная политика. Впервые проведено конкретно-историческое исследование истории формирования и деятельности ГАИ – ГИБДД одного из национальных районов Севера России – Республики Коми, через которые реализовывалась государственная политика в области безопасности дорожного движения в конкретном региональном аспекте. В исследовании на основе большого количества разноплановых источников (подавляющая часть которых впервые вводится в научный оборот) раскрыт процесс создания и развития структуры службы ГАИ – ГИБДД в Республике Коми, освещен вклад

службы ГАИ – ГИБДД в формирование правовой культуры населения республики, а также влияние службы на благоустройство населенных пунктов республики и общее развитие региона. Впервые прослежена динамика численности сотрудников подразделений службы ГАИ – ГИБДД.

Практическое значение. Результаты исследования были использованы для подготовки специального курса, читаемого для студентов Коми Республиканской Академии государственной службы. Кроме того, они могут быть использованы для подготовки обобщающих работ по истории России XX – начала XXI вв., по истории исполнительных органов Российской Федерации, для построения экспозиций в музеях, в лекционных курсах в вузах Российской Федерации.

Результаты исследования апробированы в докладах на 4-х Всероссийских и 6-и региональных научных конференциях и отражены в 16 публикациях (в том числе в 2-х монографиях, 2-х публикациях в журналах из списка ВАК) общим объемом 23,6 п. л.

Структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, приложений, списка источников и литературы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **Введении** обоснована актуальность темы исследования, определены хронологические и территориальные рамки, рассмотрена степень изученности проблемы, раскрыта источниковая база исследования, изложена методологическая основа работы, определены объект и предмет исследования, поставлены цель и задачи.

Первая глава «Социально-экономическая политика в области обеспечения безопасности дорожного движения в России и становление службы ГАИ – ГИБДД в России и Республике Коми» состоит из трех параграфов. В первом параграфе «Государственная социально-экономическая политика в области безопасности дорожного движения в России: приоритеты и осуществляющие ее органы» рассмотрен путь развития государственной социально-экономической политики в области безопасности дорожного движения с конца XVII в. по начало XXI в., выявлены достаточно значительные различия в отношении властей к реализации данной политики в дореволюционный, советский и постсоветский периоды истории страны.

В дореволюционной России государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения прошла путь от принятия правительством отдельных нормативных документов, регулирующих некоторые аспекты движения по улицам столиц (запрещение использовать длинные бичи при управлении повозками, ездить на невзнузданных лошадях, запрещение быстрой («скорой») езды и езды по тротуарам и т.д.) до выработки детальных регламентов действий полицейских по регулированию уличного движения в столицах и губернских городах. За период с конца XVII в. по начало XX в. значительно расширилась география реализации данной политики от столиц до губернских городов. Однако основная часть территории страны не была охвачена государственной политикой в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В советской России политика в области обеспечения безопасности дорожного движения продолжала развиваться как в

сфере расширения регламентации правил дорожного движения, так и в плане распространения этой политики на всю территорию страны.

Реализация политики в области безопасности дорожного движения в дореволюционной и советской России значительно отличалась в плане ее приоритетов. Если все действия царского (имперского) правительства в данной сфере лежали в области социальной политики (забота о безопасности населения), то в 1930–1950-х гг. приоритетным было направление экономическое (забота о сохранении автомобильной техники), а с конца 1950-х по конец 1980-х гг. – экономико-социальное (к заботе о сохранении автомобилей прибавилась забота о безопасности населения). В постсоветский период истории страны данная политика имеет ярко выраженный социальный оттенок. Однако правительство, борясь за безопасность движения на дорогах страны, решает и чисто экономические проблемы сокращения достаточно больших убытков от дорожно-транспортных происшествий.

Реализацию своей политики в области обеспечения безопасности дорожного движения правительство с самого начала стало поручать полиции. В Советском Союзе не только была создана специальная служба безопасности дорожного движения, но и некоторое время (с конца 1950-х до конца 1980-х гг.) функционировала целая система обеспечения безопасности дорожного движения, отвечавшая и за техническую сторону проблемы (строительство дорог, отвечавших необходимым требованиям, создание и выпуск более безопасных автомобилей и др.) и за воспитание культуры поведения населения на улицах и дорогах. Частью данной системы была служба ГАИ, контролирувавшая выполнение принятых правил дорожного движения. В постсоветской

России правительство вернулось к использованию одной лишь службы ГАИ – ГИБДД для реализации своей политики в области безопасности дорожного движения.

Во втором параграфе «Основные этапы развития службы безопасности дорожного движения в России и Республике Коми (XVII – конец XX вв.)» приводятся общие сведения, посвященные становлению службы безопасности дорожного движения в Российской империи, СССР и Российской Федерации на протяжении четырех столетий, а также основные данные по истории развития службы ГАИ – ГИБДД в стране.

Служба безопасности дорожного движения в России прошла четыре этапа своего развития. На первом этапе (XVII – середина XIX вв.) правительство поручало полицейским органам столиц бороться с проявлениями лихачества и явного хулиганства при движении по улицам, время от времени издавая указы, уточняющие направления действия полиции. Второй этап (1860-е гг. – июнь 1936 г.) характеризуется включением надзора за движением на улицах не только столичных, но и губернских городов в обязанность полицейских (после Февральской и Октябрьской революций – милиционеров) без создания специального органа такого контроля. В этот период были разработаны первые наставления для городских по контролю за безопасностью движения на улицах и дорогах, появились первые правила движения первые дорожные знаки и т.д. С 3 июля 1936 г. до 15 июня 1998 г. длился третий этап, связанный с процессом становления и развития ГАИ НКВД – МВД СССР и ее территориальных структурных органов. Наконец, с 15 июня 1998 г. по настоящее время идет четвертый этап, связанный с деятельностью Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Следует отметить, что выделенные нами этапы развития службы безопасности дорожного движения в России в значительной степени совпадают с отмеченными академиком В.В. Алексеевым тремя большими волнами модернизации России: петровской, пореформенной и советской, «или другими словами – протоиндустриализации (XVIII – первая половина XIX в.); раннеиндустриальной модернизации (вторая половина XIX – начало XX в.); индустриальной и позднеиндустриальной переплетающейся модернизации (30–80 гг. XX в.)»¹⁷.

Специфика развития службы безопасности дорожного движения в Коми заключается в значительном отставании во времени зарождения данной службы. Весь путь развития этой службы в Коми делится на три этапа. Причем первый этап в Коми начался тогда, когда заканчивался второй этап в России, а именно в начале 1930-х гг. Второй и третий этапы в Коми полностью соответствуют третьему и четвертому этапам развития этой службы в стране соответственно.

В третьем параграфе «Условия развития службы ГАИ – ГИБДД в Коми» рассматриваются основные моменты зарождения и развития Госавтоинспекции в республике. Прослеживается связь развития изучаемой службы с экономическим развитием Коми АССР, освоением крупнейших месторождений полезных ископаемых и возникновением новых промышленных центров; развитием автодорожной сети и формированием автомототранспортного парка республики. Рассмотрена динамика численности сотрудников службы ГАИ – ГИБДД по республике. В целом, за 70-летний период истории Коми республиканской службы ГАИ, включая ДПС, численность ее

¹⁷ Алексеев В.В., Гаврилов Д.В. Металлургия Урала с древнейших времен до наших дней. М., 2008. С. 140.

сотрудников выросла многократно – от 4 до 1250 чел., из которых 148 трудились в ГАИ, 42 – в РЭГ, и 1060 чел. – на самом ответственном участке обеспечения безопасности дорожного движения – в ДПС.

Выявлено, что ГАИ республики, как и страны, состояла из двух служб, входящих в нее – собственно Госавтоинспекции (ее сотрудники проводят техосмотр транспортных средств, регистрируют автомобили, контролируют уровень подготовки водителей и выдают водительские удостоверения) и Дорожно-патрульной службы (сотрудники которой патрулируют закрепленные за ними участки дорог и следят за соблюдением правил дорожного движения). Определено, что численность личного состава этих двух служб развивались не одинаково. В общей сумме, с начала 1970-х гг., превалирует численность сотрудников ДПС, достигая в 1990-е гг. 87–88%. Это связано, во-первых, с процессом приведения численности личного состава ДПС в соответствие с общефедеральными нормативами и, во-вторых, с возможностями бюджета Республики Коми по содержанию значительного количества милиционеров, занимающихся патрулированием дорог республики.

В параграфе определены общие черты становления и развития службы ГАИ в стране и республике и выделены четыре главных особенности в функционировании изучаемой службы в Коми АССР. Первой особенностью являлось проведение необходимых служебных действий сотрудников ГАИ в такой специфической обстановке, как лагеря системы ГУЛАГа, что требовало особых согласований на высоком уровне. Вторая особенность заключалась в фактической изолированности друг от друга районов и городов из-за весьма плохого состояния дорожной сети в республике до конца 1950-х гг., а также отсутствия круглогодичного автомобильного сообщения с

другими территориями страны. Такое положение способствовало сдерживанию темпов развития подразделений ГАИ. Третьей особенностью стал быстрый процесс возникновения городов на месте крупных месторождений полезных ископаемых и как следствие, достаточно быстрое расширение структуры подразделений республиканской ГАИ. Четвертая особенность заключалась в том, что в городах республики отсутствовала служба регулирования уличного движения, которую в других регионах осуществляли милиционеры, несущие службу на перекрестках улиц. Первые три выделенные особенности роднили службу ГАИ Коми АССР с ГАИ Якутской АССР и отличали не только от столичных подразделений и ГАИ центральных регионов, но и от ГАИ соседних территорий Европейского Севера (например, Пермского края).

Вторая глава «Структура и численность личного состава ГАИ – ГИБДД в Республике Коми в 1936 – начале 2000-х гг.» состоит из трех параграфов. В первом параграфе **«Республиканское (центральное) подразделение ГАИ – ГИБДД»** рассматривается развитие головного центра службы ГАИ – ГИБДД, прошедшего путь от малочисленного отделения (сотрудники которого обслуживали всю территорию республики по всем вопросам деятельности ГАИ), до Управления ГИБДД с сугубо контрольно-методическими и координирующими функциями. Особенностью функционирования данного органа в Коми является то, что на протяжении длительного периода (практически до конца советского периода истории) его сотрудники выполняли обязанности присущие городскому отделу ГАИ. Помимо этого, желание контролировать единственную трассу, связывающую республику с остальной территорией страны, привело к проведению эксперимента с созданием отдельного дивизиона ДПС,

подчиненного непосредственно центральному органу ГАИ, при этом в ущерб интересам ОВД районов, через которые проходит трасса Сыктывкар – Мураши. Лишь в постсоветский период центральный орган ГАИ – ГИБДД Республики Коми стал выполнять только функции, свойственные подобным подразделениям, как в прочих регионах страны.

Во втором параграфе «Городские подразделения службы ГАИ – ГИБДД Республики Коми» прослеживается история создания и развития отделений (позже отделов) изучаемой службы в городах республики. Подавляющая часть городов республики (восемь из девяти) возникла в разное время в промежутке от 1940-х до 1980-х гг. и рост численности населения и развития инфраструктуры там был связан с успешностью развития производства по добыче угля, нефти, газа и других полезных ископаемых, а также функционированием железной дороги Котлас – Воркута. Рассмотрено развитие структуры городских отделений ГАИ – ГИБДД и динамики численности их сотрудников. Выявлены две группы городов республики – с подчиненными сельскими территориями и без них. В зависимости от принадлежности того или иного города к определенной группе диктовались условия развития структуры местной службы ГАИ. Особняком стоит городское подразделение ГАИ столицы республики – г. Сыктывкара, большую часть функций которого в период с 1936 по 1994 гг. выполняло центральное (республиканское) подразделение изучаемой службы. Рост численности сотрудников и структурное развитие городских подразделений ГАИ зависели от экономического развития конкретного города. Особенностью развития городских структур ГАИ в республике является их изолированность друг от

друга, в связи с отсутствием в течение долгого времени дорожного сообщения между городами и районами Коми АССР.

В третьем параграфе «Развитие структуры ГАИ – ГИБДД в сельских районах Республики Коми» рассматривается процесс развития структуры ГАИ – ГИБДД в сельских районах Республики Коми. Там процесс создания подразделений ГАИ в ОВД начался в 1950-е гг., но лишь в начале 1970-х гг. такие подразделения были созданы во всех районах.

Отчетливо выделяются две специфические группы районов республики – «транзитные» и «тупиковые». Принадлежность к той или иной группе определяется прохождением по территории района трассы федерального значения. В зависимости от групповой принадлежности района тем или иным образом развивалась структура районных подразделений ГАИ и определялась численность служащих там сотрудников. При всех прочих условиях в подразделениях ГАИ – ГИБДД районов первой группы численность личного состава превышает таковую из районов второй группы в три и более раза.

Уникальным явлением в развитии районных отделений ГАИ стало создание первого в республике регистрационно-экзаменационного подразделения в рамках отделения ГАИ отдаленного Удорского района. Это объяснялось наличием в данном районе крупных совместных советско-болгарских предприятий по заготовке леса, проживанию там большой болгарской диаспоры и острой необходимости регистрации личного автотранспорта болгарских лесозаготовителей при отъезде их на родину после истечения времени контракта.

Третья глава «Функционирование службы ГАИ – ГИБДД в Республике Коми в советский и постсоветский периоды» состоит

из четырех параграфов. Первый параграф «Эволюция функций службы ГАИ – ГИБДД Республики Коми» посвящен детальному исследованию эволюции функций службы ГАИ – ГИБДД Республики Коми на протяжении всего исследуемого периода.

Действия сотрудников ГАИ – ГИБДД вытекают из нормативных актов, которыми регламентируется их служба. Сотрудники ГАИ – ГИБДД, в соответствии со своей специализацией, выполняют различные действия, связанные с функционированием их службы. Одни сотрудники проводят техосмотр транспортных средств, другие регистрируют автомобили, третьи контролируют уровень подготовки водителей и выдают водительские удостоверения, четвертые патрулируют закрепленные за ними участки дорог и следят за соблюдением правил дорожного движения и т.д. Но в разные периоды истории на первый план выходят те или иные действия сотрудников ГАИ, направленные на выполнение определенных решений правительства.

В изучаемое время главные направления деятельности (функции службы) ГАИ – ГИБДД претерпели существенные изменения, пройдя три периода развития. В первом периоде (1936 – середина 1950-х гг.) превалировала хозяйственная функция, направленная на контроль за рачительным использованием автомобильной техники, горюче-смазочных и других расходных материалов в автохозяйствах республики. Инспекторы проверяли как расходуются бензин, машинное масло, автомобильная резина и т.д. Они устраивали проверочные рейды на автопредприятия и выясняли состояние выпущенной из гаража на линию техники. В ряде случаев милиционеры препятствовали выходу на работу неисправных автомашин. Инспекторы следили, чтобы шоферы не воровали бензин,

не делали рейсов по личным делам, не занимались перевозкой посторонних грузов и пассажиров. Естественно, они следили и за тем, чтобы водители соблюдали условия дисциплины, пьяными не садились за руль. Во время Великой Отечественной войны инспекторы ГАИ, в том числе и Коми АССР, провели большую работу по проверке работоспособного состояния автомобилей, побуждали руководителей автопредприятий проводить своими силами ремонт техники и готовили ее к отправке на фронт. Именно сотрудники ГАИ внесли большой вклад в дело экономии дефицитных нефтепродуктов, проведя массовое переобучение водителей для работы на газогенераторных автомобилях. Они же сделали большой вклад в дело обучения шоферов для фронта.

На втором этапе (с середины 1950-х по конец 1980-х гг.) на первый план выходит функция сохранения жизни и здоровья населения путем контроля за исправностью автомобилей в государственных предприятиях и за соблюдением правил дорожного движения. «Хозяйственная» функция ГАИ оставалась, но все больше отходила на задний план в связи с постоянным ростом поставки новых автомобилей на предприятия и с улучшающимся состоянием ведения дел на производстве. К концу периода эта «хозяйственная» функция превратилась только лишь в обычную процедуру технического осмотра автомобильного парка республики.

На третьем этапе (с начала 1990-х гг.) в дополнение к заботе о сохранении народонаселения (контроль за соблюдением правил дорожного движения водителями и пешеходами) добавляется функция борьбы с криминальными явлениями в сфере автотранспорта (угон и хищение автотранспортных средств).

Во втором параграфе «Техническое оснащение ГАИ – ГИБДД в Республике Коми» показан процесс вооружения изучаемой службы новыми техническими приспособлениями для улучшения качества работы ГАИ – ГИБДД.

Вплоть до начала 1960-х гг. сотрудники ГАИ Коми АССР были весьма слабо оснащены техническими средствами, а также и автомобилями и мотоциклами. Лишь с начала 1960-х гг. в подразделения начали поступать средства для определения скорости движущегося автомобиля (мотоцикла), для проведения технического осмотра техники, рации и громкоговорители. В это же время поступили агитационные автобусы оборудованные киноустановкой для пропаганды правил дорожного движения. С 1970-х гг. техническое оснащение ГАИ с каждым годом улучшалось. С 1990-х гг. в подразделениях ГАИ республики началось использование компьютерной техники, сотрудники дорожно-патрульной службы были обеспечены необходимым количеством автомобилей. За прошедшие 70 лет Коми ГАИ – ГИБДД в плане технического оснащения прошла путь от примитивных приспособлений для технического осмотра автомобилей и измерения их скорости до новейших компьютеризированных комплексов диагностики, мобильных сканирующих устройств, видеофиксаторов с компьютерной обработкой данных, других новейших технических приспособлений. В настоящее время сотрудники ГИБДД Республики Коми обеспечены служебными автомобилями, специальными средствами и средствами связи не хуже их коллег из соседних регионов страны.

В третьем параграфе «Влияние деятельности ГАИ – ГИБДД на формирование правовой культуры населения Республики Коми» показан вклад службы ГАИ – ГИБДД в

формирование правовой культуры населения Республики Коми. Продemonстрировано как повседневная работа сотрудников изучаемой службы с детьми, школьниками, работниками предприятий и прочим населением позволяет сформировать область знаний о правилах дорожного движения и контролировать применение данных знаний на практике.

Постоянно идущая кампания по пропаганде правил дорожного движения, рассчитанная на все возрастные группы населения и поэтому проводящаяся с применением разных методических приемов дает, в целом, неплохие результаты. Значительная часть населения знает эти правила в необходимых для каждого человека объеме. А постоянно проводящиеся операции сотрудников ГАИ – ГИБДД по проверке тех или иных аспектов безопасности дорожного движения («Автобус», «Дети», «Ремни безопасности», «Пешеход» и др.) приучают население к тому, что надо на практике соблюдать правила дорожного движения.

Четвертый параграф «Взаимодействие службы ГАИ – ГИБДД с органами власти и общественностью в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения и благоустройства населенных пунктов в Республике Коми в 1950-х – начале 2000-х гг.» посвящен раскрытию постоянных контактов руководства службы ГАИ – ГИБДД с органами власти и общественностью по вопросам безопасности дорожного движения.

Руководители подразделений ГАИ постоянно информировали руководителей исполкомов Советов о состоянии автомобильной техники в гаражах предприятий городов и районов, высказывали предложения об улучшении условий дорожного движения. В настоящее время подобная практика продолжается. Сведения о

состоянии дорог, мостов постоянно посылаются из Управления ГИБДД, городских и районных подразделений ГИБДД в адрес руководства Республики Коми, городов и сельских районов. Такие действия сотрудников ГАИ – ГИБДД способствуют улучшению ситуации по безопасности дорожного движения.

Численность личного состава сотрудников ГАИ, служивших в довоенный и послевоенный период, вплоть до начала 1990-х гг. была недостаточна для успешного выполнения большого объема работы. Поэтому для патрулирования улиц городов и дорог приходилось привлекать общественных и внештатных инспекторов ГАИ, юных инспекторов дорожного движения, а для проведения техосмотров – специалистов из предприятий города, района. Это было возможно лишь в условиях значительной общественной активности советских людей.

Значительная роль ГАИ – ГИБДД в благоустройстве населенных пунктов в Коми наиболее существенно выразилась в создании комфортных условий для движения пешеходов и водителей в первую очередь в крупных городах республики. Там создана оптимальная сеть дорожных знаков, разметки, светофоров, улиц с односторонним движением. Именно сотрудники ГАИ – ГИБДД ставят перед местными властями вопросы о своевременном ремонте дорог и мостов, об установке светофоров на оживленных перекрестках, об оборудовании остановок общественного транспорта, о разделении движения транспорта по узким улицам и создания зон одностороннего движения, о строительстве искусственных неровностей («хэмпов», «лежачих полицейских») на дорогах в местах, где часто случались дорожно-транспортные происшествия, особенно наезды на пешеходов. Все эти вопросы, конечно, решаются представителями местной власти,

но инициатива о них исходит в абсолютном большинстве случаев от ГАИ – ГИБДД. В результате, уровень комфортности и безопасности в городах и других населенных пунктах становится выше, что идет на пользу местному населению.

В **Заключении** сделаны выводы по результатам исследования. Политика правительства страны в области безопасности дорожного движения (как аспект социально-экономической политики государства) вытекает из процесса модернизации страны, в частности из таких его составляющих, как индустриализация и урбанизация, влекущих за собой процесс бурной автомобилизации народного хозяйства и населения. На протяжении более чем 300 лет она эволюционировала от отдельных указов, противодействующих случаям хулиганства при проезде по улицам столиц, до введения обязательных для всех участников дорожного движения правил, регламентирующих практически все нюансы поведения на дорогах, и до разработки детальных мер воздействия на нарушителей правил, что зафиксировано в административном и уголовном кодексах страны; от разовых поручений столичным полицейским чиновникам до создания государственно-общественной системы, отвечающей за эффективность реализации данной политики на всей территории страны. Ядром этой общественно-государственной системы являлась служба обеспечения безопасности дорожного движения, кадровое и организационное развитие и материально-техническое обеспечение которой явились результатом реализации социально-экономической политики государства в исследованной сфере.

Служба обеспечения безопасности дорожного движения зародилась в России еще в XIX в. Она сразу была встроена в правоохранительную систему страны, конкретно в органы полиции.

Эксперимент советского руководства, поначалу (в 1935 г.) связавший данную службу с ведомством, отвечавшим за строительство и эксплуатацию дорог, уже менее чем через год был признан неудачным. В 1936 г. служба безопасности дорожного движения была передана в подчинение Наркомату внутренних дел. Возникла правоохранительная структура, хорошо известная абсолютному большинству населения нашей страны, как Государственная автомобильная инспекция (ГАИ). Одновременно в наиболее крупных городах СССР (Москва, Ленинград, Киев и некоторых других) существовала служба регулирования дорожного движения (РУД), входившая в состав местной милиции. В регионах страны поначалу была образована только служба ГАИ. И лишь с послевоенного времени и там стали работать подразделения РУД и дорожного надзора (позднее служба РУД и ДН была переименована в службу ДПС – дорожно-патрульную службу). В 1980-х гг. началось слияние этих двух служб. Окончательное объединение ГАИ и ДПС произошло в 1991 г. с созданием в городах и районах «отделений и групп ГАИ с подразделением ДПС». До этого времени милиция РУД – дорожного надзора (ДПС) формально не подчинялась руководителям подразделений ГАИ. С середины 1950-х гг. сложилась практика финансирования ГАИ и РУД (ДПС) из разных бюджетов. ГАИ, как структура городских и районных отделов внутренних дел, финансировалась из бюджета РСФСР (Российской Федерации), а милиция РУД (ДПС) существовала при городских и районных ОВД и финансировалась из местного (республиканского) бюджета.

В Коми АССР служба ГАИ была создана, как и во всех областях и автономных республиках, в середине 1930-х годов. Периферийный статус республики сказался на численном составе

инспекторов ГАИ (от 4 до 11 чел.). Они находились в штате отделения ГАИ НКВД, но обслуживали всю республику, причем отдельные инспектора закреплялись за определенными госавтоинспекторскими участками. Только в начале 1950-х гг. возникают отделения ГАИ и вводятся отдельные должности сотрудников ГАИ в городских и некоторых сельских районных ОВД республики.

Стремительное развитие процессов индустриализации (в том числе автомобилизация народного хозяйства и населения) и урбанизации в республике привело к достаточно быстрому росту численности сотрудников ГАИ и РУД (ДПС) и к появлению во всех городских и районных ОВД Коми АССР отделений ГАИ (1970–1980-е гг.). В то же время начинает возникать специализация сотрудников ГАИ. Появляются регистрационно-экзаменационные подразделения, группы дорожного надзора, административной практики, дознания и розыска, пропаганды.

Несмотря на то, что сотрудники ГАИ и ДПС выполняли весьма важную работу, численность отделений в 1950–1980-х гг. была небольшой. Поэтому в эти годы для патрулирования дорог привлекались общественные и внештатные инспекторы ГАИ, а также дети – «юные друзья ГАИ». В постсоветский период истории нашей страны положение резко изменилось. В условиях резкой криминализации России милиция, и в том числе ГАИ, должна была адекватно отвечать на вызовы времени. Поэтому значительно возросла численность сотрудников государственной автомобильной инспекции и дорожно-патрульной службы республики. В городах и районах Республики Коми появились боеспособные подразделения ГАИ и ДПС.

За время существования службы ГАИ – ГИБДД приоритеты в ее функциях существенно изменились. На первом этапе, в 1936 – середине 1950-х гг., сотрудники ГАИ отвечали в основном за то, чтобы автомобильная техника использовалась на предприятиях по-хозяйски. На втором этапе, во второй половине 1950-х – конце 1980-х гг. сотрудники ГАИ и ДПС сосредоточили свое внимание, в первую очередь, на задаче борьбы за сохранение населения страны и республики от гибели и получения травм и увечий в дорожно-транспортных происшествиях. На третьем этапе, с начала 1990-х гг. до 2006 г., «хозяйственная» функция полностью исчезла. Приоритетными и единственными стали: оставшаяся от прежнего периода забота об охране населения от ДТП и новая функция – борьба против преступности на транспорте и против разных форм криминального завладения автомобилями.

Необходимо отметить еще такие важные стороны деятельности ГАИ – ГИБДД Коми АССР – Республики Коми как воспитание правовой культуры населения и постоянно возрастающую роль ГАИ – ГИБДД в благоустройстве населенных пунктов республики.

Таким образом, реализация государственной социально-экономической политики в области безопасности дорожного движения в 1930-х – начале 2000-х гг. в Коми республике была связана, в основном с деятельностью республиканской службы ГАИ – ГИБДД. История реализации этой политики в данном регионе в целом не отличается от картины в общем по стране. Однако определенные социально-экономические реалии жизни республики (слаборазвитая сеть автомобильных дорог на значительной по площади и мало населенной территории; наличие лишь одной дороги, причем

введенной в строй лишь в 1980-х гг., связывающей регион с другими областями страны; сеть лагерей ГУЛАГа; бурный рост городов, образованных на местах разработки месторождений угля, нефти и газа; и т.д.) предопределили некоторые особенности в развитии службы безопасности дорожного движения, что выразилось в первую очередь в задержке реализации новых технических и организационных мероприятий в данном направлении по сравнению с центральными и даже периферийными, но обладающими сетью транзитных дорог общероссийского уровня, регионами.

ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Монографии:

1. История ГАИ – ГИБДД г. Сыктывкара. Сыктывкар, 2008. 82 с. (5,0 п. л.).
2. История ГАИ – ГИБДД Республики Коми (1936–2006 гг.). Сыктывкар: КРАГСиУ, 2009. 233 с. (13,5 п. л.).

Статьи, опубликованные в ведущих научных рецензируемых изданиях (в соответствии с перечнем ВАК):

1. Деятельность органов внутренних дел как условие формирования правовой культуры населения (на примере деятельности ГАИ – ГИБДД Республики Коми) // История государства и права. 2008. № 23. С. 11–14 (0,6 п. л.).
2. Изучение истории региональных правоохранительных органов XX в.: методика формирования источниковой базы // Вестник Российского университета дружбы народов: серия «История России». 2008. № 6. С. 147–152 (0,7 п. л.).

Статьи в сборниках научных трудов и материалах конференций:

1. Взаимодействие правоохранительных органов и общественности по предотвращению дорожно-транспортных происшествий (на примере ГАИ города Сыктывкара) // Материалы докладов Пятнадцатой Коми респуб. молодежной науч. конф. Сыктывкар, 2004. Т. 1. С. 287–288 (0,15 п. л.).

2. В дорожном надзоре (к истории отделения дорожной инспекции организации движения отдела ГАИ (ГИБДД) УВД г. Сыктывкара) // Известия Общества изучения Коми края: научно-популярный краеведческий журнал. 2005. № 1(4). С. 143–146 (0,25 п. л.).

3. С чувством ответственности (из истории развития регистрационно-экзаменационного отделения Отдела ГАИ (ГИБДД) УВД г. Сыктывкара) // Там же. С. 146–149 (0,25 п. л.).

4. Роль государственной автоинспекции в благоустройстве городов России (постановка вопроса) // Право и жизнь: независимый научно-правовой журнал. 2005. Вып. 13(90). С. 114–116 (0,25 п. л.).

5. Государственная автомобильная инспекция Коми АССР в годы войны // Европейский Север СССР в стратегии Второй мировой войны: доклады и сообщения науч. конф. Сыктывкар, 2005. С. 131–135 (0,25 п. л.).

6. Группа административной практики отдельного батальона ДПС Отдела ГАИ (ГИБДД) УВД г. Сыктывкара // Областные и районные центры России и их округа в историческом процессе: управление, экономика, культура: статьи, сообщения и материалы участников науч.-практ. конф. Яренск, 2005. С. 49–52 (0,4 п. л.).

7. Отдельный батальон дорожно-патрульной службы ГАИ (ГИБДД) УВД г. Сыктывкара // Там же. С. 53–54 (0,2 п. л.).

8. Становление и развитие системы государственной автомобильной инспекции в сельских районах Республики Коми // Сельская Россия: прошлое и настоящее (исторические судьбы северной деревни): материалы Всерос. науч.-практ. конф. М.; Сыктывкар, 2006. С. 110–112 (0,3 п. л.).

9. ГАИ в ГУЛАГе (на материалах Коми АССР) // Политические репрессии в Коми и на Севере России: организаторы и жертвы: материалы региональной науч.-практ. конф. Сыктывкар, 2006. С. 85 (0,1 п. л.).

10. Эволюция функций службы Государственной автомобильной инспекции. 1936–2006 гг. (на материалах Республики Коми) // Вопросы истории и культуры северных стран и территорий: независимый научный журнал. 2008. № 1. С. 89–105 (1,0 п. л.).

11. Техническое оснащение ГАИ – ГИБДД в Республике Коми (Коми АССР) // Политические, экономические и социокультурные аспекты регионального управления на Европейском Севере: материалы VII Всерос. науч.-теоретич. конф. Сыктывкар, 2008. Ч. II. С. 215–219 (0,35 п. л.).

12. Экономическая составляющая в политике обеспечения безопасности дорожного движения Правительства СССР (1930–1980-е гг.) // Политические, экономические и социокультурные аспекты регионального управления на Европейском Севере: материалы IX Всерос. (с междунар. участием) науч.-теоретич. конф. Сыктывкар, 2010. Ч. III. С. 102–106 (0,3 п. л.).

Тираж 100 экз.

Заказ № 17

Редакционно-издательский отдел Института языка,
литературы и истории Коми научного центра УрО РАН.
167982, ГСП-2, г. Сыктывкар, ул. Коммунистическая, 26.

